

Der Hausfreund
Unterhaltungs-Beilage zur Deutschen Rundschau

Nr. 201. Bromberg, den 5. September. 1934

# Am Höhensteuer für Deutschland.

Von Leo Hellbach.

(2. Fortsetzung.) (Nachdruck verboten.)

**Begegnung mit dem Grafen Zeppelin.**

Am 7. Oktober 1916 gaben wir „L. 22" an eine jüngere Besatzung ab, um nach einem dreiwöchigen Urlaub das neue Luftschiff „L. 38" in Friedrichshafen zu übernehmen. Über sieben Monate hatten wir mit diesem Schiffe alle nur erdenkbaren Erlebnisse gehabt, darunter elf Luftangriffe auf England. Mit Wehmut im Herzen schieden wir von dem stolzen Schiffe, waren aber froh, ein größeres und moderneres Schiff zu erhalten. Denn bei der fürchterlichen Abwehr der Engländer war man gezwungen, immer größere Höhen aufzusuchen. „L. 22" wurde bei einer Aufklärungsfahrt im Mai 1917 in der Nordsee abgeschossen und erlitt das Schicksal, das uns verschont hatte.

In den letzten Tagen, als das neue Schiff bald fertig war, mußte ich unter Mittag noch einmal zur Halle von Löwenthal bei Friedrichshafen. Beim Betreten des Raumes sah ich an der hinteren, schon fertig montierten Gondel einen kleinen Herrn stehen, in grauem Sportanzug mit Mütze, das E. K. I. auf der Brust. Sofort schoß es mir durch den Sinn: Das ist Graf Zeppelin. Ich grüßte in militärischer Haltung. Der Graf — er war es wirklich —, dankte sehr freundlich, zog seine Mütze und winkte mich zu sich heran. Nach einigen kleinen Fragen waren wir bald im richtigen Fahrwasser. Ich mußte im Auf- und Abgehen von meinen Erlebnissen und Eindrücken erzählen. Frei und offen schilderte ich meine Ansicht. Der Graf, ein äußerst freundlicher Herr, ersehnte einen ehrenvollen Frieden, um dann an seinem Lebenswerke weiterarbeiten zu können. Es war ihm nicht mehr vergönnt. Am 8. März 1917 schloß er nach einem an Erfolgen und Enttäuschungen reichen Leben die Augen für immer. Einige Monate danach wurde die Einstellung der Heeresluftschiffahrt befohlen. Unsere Marineluftschiffe dagegen konnten bis Kriegsende ihrer Waffe dienen und sie in vollendeter Weise unterstützen.

**Schneesturm über der Ostsee.**

Wir waren nach Rußland geschickt worden. Am 28. Dezember, nachmittags 3.30 Uhr, stiegen wir von unserem neuen Hafen Wainoden bei Libau zu einer Fahrt auf. Das Wetter war nicht günstig, doch in Kurland kannte man Wetterlaunen. Morgens Frost, nachmittags Schnee, abends Wind und Regen, solche Wetterstürze hatten wir in der kurzen Zeit, die wir dort waren, schon erlebt. Die Dämmerung fiel rasch herein, gegen 5 Uhr war es dunkel. Wir befanden uns über der Ostsee in etwa 500 Meter Höhe. Weit voraus sah man am nordöstlichen Horizont einen mächtigen Feuerschein, der den ganzen Abendhimmel rötete: ein brennendes Gehöft oder größeres Anwesen. Es sah schauerlich aus in der dunklen Nacht. Ich bin nicht abergläubisch, aber ich hatte ein ganz komisches Gefühl in mir. Gegen 7 Uhr wurde der Wind bedeutend stärker, und es fing an zu schneien.

Wir gingen jetzt langsam auf 3000 Meter, um etwaigen feindlichen Einwirkungen zu entgehen. In dieser Höhe war es empfindlich kalt. Das Thermometer an meinem Steuerstand zeigte 23 Grad unter Null. Man fror, obwohl man einen ganzen Kleiderschrank auf dem Leibe hatte. Das Schneetreiben wurde stärker, die Sicht schlechter. Um 12 Uhr nachts richtiger Schneesturm, jede Orientierung unmöglich! Man sah nichts, nur Schnee.

Ich wollte etwas essen, es blieb unmöglich; Brot, Butter und Speck waren wie Glas. Der Kaffee in der Thermosflasche allein war warm, also nur flüssige Nahrung. Wenn man wenigstens hätte rauchen dürfen! Sonst wurde ich am Höhensteuer doch wenigstens alle zwei Stunden abgelöst. Diesmal meinte der Kommandant zu mir: „Hellbach, diese Reise werden Sie nicht abgelöst, bis sich die Situation geändert hat, es kommt kein anderer an das Höhensteuer". Das Vertrauen war schmeichelhaft, aber ich hätte mir gerne mal die Beine vertreten, denn die steckten in den Filzstiefeln wie Eisklumpen. Gegen 1 Uhr nachts entschloß sich der Kommandant, wenigstens zu versuchen, so tief wie möglich zu gehen, um irgend eine Orientierung zu finden.

Das Schiff ächzte und stöhnte bei den fortwährend einsetzenden starken Böen im ganzen Gerippe. Auch wurde es durch die Schneebelastung immer schwerer, was ich am Höhensteuer und an den Instrumenten feststellen konnte. Ich ging langsam tiefer, 2000 1500, 1000 Meter. Genau so wenig zu sehen wie in 3000 Meter! „500 Meter", rief der Kommandant, nach kurzer Zeit meldete ich 500 Meter. — Dasselbe Bild, Sturm und Schnee, nur wurde es merklich wärmer; das Thermometer zeigte nur noch 2 Grad unter Null.

„Wir gehen jetzt so tief wie möglich", sagte der Kommandant, „ich will feststellen, wo wir uns befinden". Wir gingen bis auf 150 Meter herunter; zu sehen war nichts. Der Sturm tobte, der Schnee fiel in dichten Flocken, unter uns hörten wir trotz dem Geräusch der fünf Motoren die Ostsee toben. Das Schiff wurde immer schwerer. Jetzt kam mir zum ersten Male der Gedanke: „Wenn das schief geht, sind wir verloren".

Da wir unten nichts feststellen konnten, beschloß der Kommandant, wieder in sichere Höhen zu steigen, den Tag abzuwarten und dann nach Hause zu fliegen. Ich ging wieder langsam auf 3000 Meter. Das Thermometer fiel zusehends. Jetzt hörte man deutlich in der vorderen Gondel dumpfe Schläge, wie wenn von unten geschossen würde. Von den übrigen Gondeln wurde dasselbe gemeldet. Das Schiff wurde mir am Höhensteuer immer schwerer, anfänglich schrieb ich es immer noch der gewaltigen Schneebelastung zu, jetzt mußte noch ein anderer Faktor mitspielen: Entweder vereiste Ventile oder defekte Gaszellen. Mit anderen Worten: Gasverlust.

Gegen 4 Uhr morgens meldete ich dem Kommandanten, daß ich das Schiff nicht mehr halten könne, es fiel bei hart Höhenruder langsam durch. Es dauerte auch keine 20 Minuten mehr, da kam unser Segelmacher, ein echter Kerl, und meldete: „Herr Kapitänleutnant, in Zelle 3 und 4 über der achtern Gondel faustgroße Löcher. Zellen haben großen Gasverlust!"

Zu allem Unglück setzte jetzt auch noch der Backbord-Motor aus. Das fehlte nun auch noch in unserer erbärmlichen Lage. Jetzt mußte kurz und entschlossen gehandelt werden. Das Schiff fiel immer mehr durch; Höhe noch 1000 Meter. Dann kam der Befehl: „Das Maschinengewehr aus der achtern Gondel über Bord!" — „Alle Bomben über Bord, sämtliche Werkzeuge von dem ausgefallenen Motor über Bord! „Wie hält sich das Schiff?" fragt mich der Kommandant.

„Herr Kapitänleutnant, es fällt immer noch durch, wir haben jetzt 800 Meter."

Wenn nur wenigstens das Schneetreiben aufhören wollte! Aber im Gegenteil, es tobte ärger als zuvor. Ich bat den Kommandanten, alles über Bord werfen zu lassen, sonst lägen wir bald in der Ostsee.

„Alle Pelzmäntel über Bord!" — „Proviant, beide Maschinengewehre von der Plattform über Bord!" Es wurde gearbeitet wie toll, es galt das Leben. Der Funkentelegraphist erhielt den Befehl, dauernd SOS-Rufe auszusenden. Wir hatten das Letzte zu unserer Rettung getan, das Schiff fiel noch weiter durch. Noch 300 Meter über dem Wasser, mit einer Schräglage von mindestens 40—45 Grad. Das Drama von „L. 19" stand mir deutlich vor Augen.

Noch 200 Meter — unter uns die kalte, sturmbewegte Ostsee. Der Kommandant läßt jetzt das für den ausgefallenen Motor berechnete Benzin, 800 Kilogramm, abwerfen. Noch 100 Meter zeigt der Höhenmesser. Das Achterschiff schlägt mit der Gondel auf das Wasser. Das ganze Schiff wird erschüttert. Aber gleichzeitig mit dem Aufschlag fällt eine richtige Schneelawine vom ganzen Schiff.

Sofort merke ich, wie das Schiff etwas leichter wird. Noch 400 Kilogramm Benzin, alles, was nicht niet- und nagelfest ist, sogar die Filzschuhe, fliegen über Bord.

Ist es Tatsache, oder träume ich? Das Heck von „L. 38" hebt sich langsam aus dem Wasser. Die Opferung aller irgendwie entbehrlichen Gegenstände, sowie die durch das Aufschlagen des schrägliegenden Schiffes auf das Wasser hervorgerufene Befreiung von der ungeheueren Schneelast hatte uns vorläufig gerettet. Beinahe hätte uns die Ostsee ein nasses Grab bereitet!

Ich will jetzt versuchen, zu erklären, wie es möglich war, daß die Zellen 3 und 4 so durchlöchert waren, wodurch wir den enormen Gasverlust hatten und infolgedessen auch an Tragfähigkeit bedeutend verlieren mußten.

In einer Höhe von 3000 Metern hatten wir 30—45 Grad Kälte, in 150 Meter Höhe 2 Grad Wärme. Der Schnee hing als weiche Masse an den Gondeln, an der Verspannung und Verstrebung. Nachdem wir wieder hochgegangen waren, fror der weiche Schnee glashart fest. Die Eisklumpen wurden nun durch die Erschütterung, welche die Motore verursachten, losgelöst und von den Propellern gegen die Hülle geschleudert. Daher die Schläge, wie wenn wir beschossen würden. Die Gewalt der Eisstücke war so stark, daß in den Gaszellen Löcher entstanden. Durch den Gasverlust und die Schneebelastung, die ich allein auf 3000 Kilogramm schätzte, ergab sich die Schwere unseres Schiffes.

Bei dem Aufschlag auf das Wasser waren auch das Backbord-Höhensteuer und das untere Seitenruder stark havariert worden. Wir mußten also zusehen, sobald wie möglich Land zu erreichen. Der Sturm hatte etwas nachgelassen, Schnee fiel aber immer noch reichlich, es mußte also mit erneuter Belastung gerechnet werden. Mit südöstlichem Kurs steuerten wir bei immer besser werdender Sicht dem Lande zu. Gegen 9 Uhr machte sich erneute Schneebelastung bemerkbar. Jetzt fiel zu allem Unglück noch einer der Motore in der achteren Gondel aus. „Herr, steh uns bei und laß uns nur noch ans Land kommen!" dachte ich in meinem Innern. Das Schiff kam langsam in etwa 150 Meter Höhe und etwa 45 Grad Schräglage vorwärts.

Ich bat den Kommandanten, wenn möglich noch einige Faß Benzin zu opfern. Der Befehl dazu wurde auch sofort erteilt und das Schiff reagierte sofort am Höhensteuer darauf.

Gegen 9.30 Uhr sah der Kommandant durch das Glas Land voraus. Tatsächlich, ganz in der Ferne erblickte man einen hellen weißen Streifen, der deutlich von der dunklen Ostsee abstach. Die aufleuchtenden, freudestrahlenden Gesichter werde ich zeitlebens nie vergessen. Um 10.15 Uhr erreichten wir die Küste, und nie im Leben hat wohl unsere Besatzung das Land freudiger begrüßt als am Morgen des 29. Dezember 1916.

„Wo sind wir?" lautete jetzt die Kernfrage. Weit und breit war nichts zu sehen als eine weite weiße Fläche, hier und da eine elende Bauernhütte. In knapp 100 Meter Höhe fuhren wir kreuz und quer, um irgend etwas zu entdecken, aber nirgends war ein Anhaltspunkt. Das Schneetreiben wurde schwächer, der Wind blieb immer noch sehr stark. Aus den Hütten die wir sahen, kamen jetzt die Leute gelaufen, sahen nach oben, fielen auf die Knie und bekreuzten sich. Jedenfalls hatten sie noch nie im Leben ein Luftschiff gesehen und dachten, es käme ein Ungeheuer vom Himmel. Trotz des furchtbaren Ernstes unserer Lage mußten wir lachen.

**Im Urwald gestrandet.**

Das Schiff ist unmöglich noch länger zu halten, meldete ich dem Kommandanten. Links von uns lag ein mächtiger hoher Wald, der Wind trieb uns auf ihn zu. Wir gingen noch einmal so hoch wie möglich und ließen uns dann in den Wald fallen. Der Wald konnte den Sturz etwas auffangen und mildern. Das war unsere Auffassung und in diesem Falle die richtige Lösung. Also zur Tat. Noch drei Faß Benzin über Bord, die drei noch in Takt befindlichen Motore noch einmal äußerste Kraft, und es gelang, das Schiff noch einmal auf 200 Meter zu bringen.

Wir trieben auf den Wald zu. Jetzt kam der Befehl: „Alle Motore abstellen!" — „Alle Mann aus der Achteren- und den Seitengondeln in das Schiff!" Wie ein Sack fiel unser „L. 38" durch die Bäume, dann Stille. „L. 38" war gestrandet.

Das Achternschiff lag auf dem Waldboden, das Vorderschiff stand noch 45 Grad nach oben und pendelte im Sturm hin und her. Plötzlich ein Krachen und Brechen, das Schiff war durchgebrochen, und das Vorderschiff kam auch von oben, blieb aber teilweise in den Bäumen hängen. Wir waren gerettet.

Die Uhr in der Führergondel zeigte 11.35 Uhr. Genau 20 Stunden hatte ich fast ununterbrochen am Steuer gestanden und war durchgefroren bis auf die Knochen. Doch wo befanden wir uns? Der Kommandant teilte alsbald zwei Patroillen ab. Eine nach Westen, eine nach Südwesten. Die Streife nach Westen hatte ich mit einem Kameraden. Alles übrige blieb beim Schiff. Ich fand bald einen Pfad, und wir stapften nun munter immer westwärts durch den Schnee. Ich war wirklich froh über die Bewegung, die ich mir nun verschaffen konnte. Hier und da sah ich auch eine Gestalt, die aber bei unserem Näherkommen verschwand. Einmal konnte ich einen älteren Mann fassen, aus dem aber nichts herauszuholen war. Ich konnte kein Wort russisch, der Mann kein Wort deutsch. Alle nur möglichen Pantominen waren fruchtlos. Also weiter auf gut Glück!

Nach einer Weile sah ich von weitem einen Schlitten auf uns zukommen, besetzt mit Feldgrauen. Ich winkte, sie jagten auf uns zu und fragten auch gleich, ob wir zu dem Luftschiff gehörten, das in den Wald gestürzt sei. Von diesen Leuten erfuhr ich zunächst, wo wir uns befanden: Zwischen Zaraiken und Hasenpot, etwa 50 Kilometer östlich von Libau. Wir waren auf unserer ganzen Fahrt nicht vorausgekommen, von dem Schneesturm nur hin- und hergetrieben worden. Die Landsturmleute — es waren Elsässer von dem benachbarten Gute Seemuppen — brachten mich nun nach Strandwache 12 an der Ostsee. Dort bat ich sie nach dem Schiff zu fahren. Meinen Begleiter schickte ich ebenfalls, nachdem er sich etwas gestärkt hatte, zurück, um dem Kommandanten Meldung zu erstatten. Der Führer der Standwache, ein Feldwebelleutnant, verband mich mit der Kommandantur Libau, da ich erst meine Aufträge erledigen wollte.

Libau meldete sich bald, ich erstattete Bericht, der Kommandant von Libau wurde selbst an den Apparat gerufen und versprach sofortige Hilfe. Auch sagte er mir, daß unsere SOS-Rufe aufgefangen worden waren und der Kreuzer „Straßburg", sowie zwei Torpedoboote ausgelaufen wären, um uns zu suchen. Doch hätte man uns bereits aufgegeben gehabt. Er freue sich ungemein, daß wir noch am Leben wären und ich sollte den Kommandanten und die ganze Besatzung in seinem Namen beglückwünschen.

**(Schluß folgt.)**

# Wynel, der Pfeifer.

## Skizze aus den Kämpfen in Spanien 1812.

Von Ferdinand Maria Gokum.

In Nordspanien beginnt der Winter des Jahres 1812. Ein überraschender französischer Vorstoß wirft die bisher siegreichen Truppen Wellingtons zurück. Der Engländer sucht Raum zu gewinnen, löst sich vom Feinde und geht in Eilmärschen nach Süden. Einem Bataillon von der englisch-deutschen Legion, der verläßlichsten und diszipliniertesten Truppe Wellingtons, wird die Nachhut übertragen.

Stumm marschiert die letzte Kompanie des Nachhut-Bataillons ihre Straße.

Beschwerlich ist der schier endlose Marsch. Unaufhörlich rauscht Regen herab. Die Erde verwandelt sich in zähen Schlamm. Flußläufe müssen durchwatet werden, weil die Hauptarmee in der Hast des Rückzuges bereits die Übergänge zerstört hat. Da auch die Verpflegung versagt, gesellen sich zu den Strapazen in Nässe und Kälte noch die Qualen des Hungers.

Schweigsam, den Blick zu Boden gerichtet, trotten die Soldaten dahin.

Nur einer der Legionäre pfeift.

Es ist eine sinnlose Melodie. Einige schrille Takte irgend eines französischen Marsches sind darin enthalten, hilflose Versuche, ihn weiterzuführen, knüpfen sich an, — dann bricht das Pfeifen ab, um gleich darauf erneut zu beginnen. Während des stundenlangen Marsches klingt es immer wieder auf, durchstößt die seltener werdenden Flüche und reißt unvermittelt ab. Es schwebt über den schleppenden Schritten, es haftet im dämmrigen Bewußtsein der müden Soldaten.

Der Mann heißt Wynel. Sie nennen ihn den Pfeifer.

Seine Kameraden wissen nicht viel von ihm. Er soll einst Lehrer im Oldenburgischen gewesen sein. Wie die meisten Soldaten der Königlichen englisch-deutschen Legion kommt auch Wynel, der Pfeifer, aus einer deutschen Freischar, die sich gegen Napoleon empört hatte und nach aussichtslosem Kampf nach England entwichen war.

Schmächtig und jünglingshaft ist des Pfeifers Gestalt. Doch er gehört zu den Tapfersten der Legion. Er verrichtet Heldentaten, die der Stolz der braven Kompanie sind. Tausendmal in diesem Feldzug hat er dem Feind sein Leben hingeworfen und es ebensooft zurückerobert. Immer begleitet von seiner sinnlosen Melodie. Nur wenn die Truppe in guten Quartieren sitzt oder fröhliche Tage unter Spaniens Sonne erlebt, sind des Pfeifers Lippen stumm. —

Am Mittag stockt der Marsch.

Todmatt sinken manche zu Boden. Vor Erschöpfung gelähmt liegen sie sekundenlang im Dreck. Aber die Nässe treibt sie bald auf die Beine. Die Last des Körpers aufs Gewehr gestützt, stehen sie nun ausruhend herum und blicken erwartungsvoll auf ihren Hauptmann. Hunger haben sie, nagenden Hunger.

Von der Hauptarmee ist heute noch kein Proviant geschickt worden. Das Land, an sich arm und spärlich besiedelt, ist weit und breit verwüstet und bietet der Truppe keine Möglichkeit, sich selbst zu versorgen.

Haben die energischen Bemühungen des Hauptmanns Erfolg gehabt? Vom Gros her kommt ein braunschweiger Dragoner geprescht. Vor ihm auf dem Gaul tanzt ein praller Mantelsack. An einem Strick über seiner Schulter baumeln ein Dutzend kreisrunder Feldflaschen.

Bei diesem belebenden Anblick erhellen sich alle Gesichter. Schon springt ein Scherzwort aus den Reihen. Auch der Pfeifer schweigt.

Der ernste Hauptmann läuft dem Reiter entgegen. Der Dragoner bleibt jedoch zu Pferde, öffnet nur den Mantelsack und reicht dem Hauptmann — vier längliche Brote. Die gleiche Anzahl Feldflaschen knüpft er los.

„Tagesration!", schallt es herüber zur Kompanie.

Steinern ist des Hauptmanns Gesicht als er den Proviant für seine Getreuen herbeiträgt. Wie abzählend überfliegt sein Blick die Reihen und lange messen seine Augen die Brote.

Die Unteroffiziere spritzen vor, aber der Hauptmann winkt ab. Er wird die Verteilung eigenhändig vornehmen.

Er tritt zum Flügelmann, nimmt seinen Feldbecher heraus und füllt ihn zu einem Viertel mit spanischem Wein aus den Kantinenflaschen. Trübselig blickt der Flügelmann in den dargereichten Becher, dann gießt er den kargen Inhalt in die ausgetrocknete Kehle.

Nun nimmt der Hauptmann den ersten Brotlaib, zieht mit dem Messer ein Kreuz drüber hin und denkt: — Jesus, hilf mir!, — hast du nicht Fünftausend gespeist?, — vor mir steht nur ein knappes Hundert hungriger Soldaten, die vielleicht in den nächsten Stunden wieder ins Feuer müssen! — Tränen schimmern in seinen Augen. Er ist Deutscher wie alle in seiner Kompanie. Jeder Mann ist ihm ans Herz gewachsen.

Eine so dünne Brotschnitte empfängt der Flügelmann, daß er sie unwillkürlich mit spitzen Fingern anfaßt. Doch in Gedankenschnelle verschwindet sie zwischen seinen Zähnen.

Brot und Wein austeilend, schreitet der Hauptmann langsam die Front seiner Jäger hinunter.

Bald kann er keinen Wein mehr ausschenken, denn zwei der Kantinenflaschen sind nur halbvoll. Zögernder schneidet er auch ins Brot. Ob es wohl reichen wird?

Aufatmend legt er endlich das letzte Stück in eine Soldatenhand. Gott sei Dank, es hat gereicht!

Schon will sich der Hauptmann umwenden, da tritt noch ein Jäger vor und verlangt seine Ration. Es ist der Jüngste, schwächste und kleinste Soldat der Kompanie. Fast noch ein Bub. Von seiner Erschöpfung bezwungen, hat er während der Verteilung an einem Baumstrunk gelehnt.

Erschrocken steht der Hauptmann. Er fühlt sich unfähig ein Wort des Trostes hervorzubringen. Soll er dem Soldaten sagen, daß auch sein Hauptmann nichts bekommen hat? — Unsinn! Er ist ja Hauptmann und Führer, um an seine Leute und nicht an sich selbst zu denken. Er sieht des Jungen vergebliche Versuche, sich gerade und militärisch zu halten und fängt den Taumelnden in seinen Armen auf. Die Enttäuschung hat dem jungen Jäger die letzte Kraft aus den Knochen genommen.

Von allen Seiten springen die Soldaten herbei, Erbarmen im Blick, aber mit leeren Händen. Sanft nehmen sie dem Kameraden den Tschako ab, damit der kühle Regen die blasse Stirn trifft. Da werden sie von dem Pfeifer zur Seite gedrängt. Unversehrt hält er seine Scheibe Brot in der Hand. Mit zitternden, vor Kälte geschwollenen Fingern bricht er kleine Stücke davon ab und schiebt sie dem Halbohnmächtigen in den Mund. Schwach beginnt der Soldat zu kauen, Blut fließt wieder in seine Wangen und schließlich schlingt er in erwachender Gier das Brot hinunter. Ein kindliches Lächeln des Dankes lohnt den Pfeifer.

Ergriffen sehen die Jäger das Wunder der vorsorglichen Kameradschaft. Sie wollen dem Pfeifer die Hände drücken. Er wehrt ihnen, stellt sich in seine Rotte und — beginnt zu pfeifen. Schriller als gewöhnlich ertönt seine sinnlose Melodie, jene drei, vier Marschtakte und der sich anschließende, hilflose Versuch sie zu ergänzen.

Der Hauptmann faßt ihn bei den Schultern. „Oberjäger Wynel!"

„Zu Befehl!"

Forschend betrachtet er ihn. „Was bedeutet dein Pfeifen?"

Wynel, der Pfeifer, streicht sein grellblondes Haar unter den Tschako. In seinen hellen Augen glimmt eine seltsame Wildheit auf.

„Es ist ein französischer Marsch!", sagte er. Nie war seine Stimme so scharf und klar. „Sie spielten ihn als sie in Berlin einmarschierten! — Sie spielten ihn als Schill in Stralsund fiel! — Preußens und Deutschlands Schmach bedeutet mir mein Pfeifen! Es gibt mir Kraft zum kämpfen und durchhalten — für Deutschland!"

Plötzlich richtet sich der Hauptmann auf. Seine Augen leuchten. Er blickt in die Runde. Es ist ihm als fände er in allen Augen das Echo auf Wynel, des Pfeifers, Worte: „Für Deutschland!"

„Kompanie —marsch!"

---

# Die Witwe von Debreczin.

Von Karl Bröger.

Frau Ilona Rüdener war eine bildschöne Dreißigerin, groß und ebenmäßig gewachsen. Sie hauste in ihrer mit Geschmack und Takt eingerichteten Vierzimmer-Wohnung mit ihrem herrlichen Angorakater „Yussuf" und vielen sorgsam betreuten Blumen, ging wenig aus und wurde in ihrem Viertel nur „Die Witwe von Debreczin" genannt, worüber sie mit einem leisen Lächeln quittierte.

Es stimmte schon beides, die Witwe und die Stadt Debreczin, wo Ilona Paszthory den blonden Hugo Rüdener kennengelernt und dann geheiratet hatte. Sie waren sich auf der Universität begegnet, die schöne und bei allem Temperament verschlossene Gutsbesitzerstochter und der prächtige, trotz bewegter Intelligenz stets zuverlässige und immer lustig aufgelegte Professorensohn. Kurz vor Kriegsausbruch wurde Hochzeit gehalten, das Stadthaus der sehr wohlhabenden Eltern in Debreczin eingerichtet, und wie im Traum verflogen die Tage bis zum Ausbruch des großen Weltgewitters.

Hugo Rüdener mußte als reichsdeutscher Reserveoffizier seiner Pflicht bei einem preußischen Infanterieregiment genügen, ging auch mit diesem Regiment hinaus und überstand in seinen Reihen den ersten Kriegswinter. Dann hatte er das Glück, daß seine Division zur Südarmee geworfen wurde, die den drohenden Einbruch der Russen nach Ungarn hervorragend abwehren half.

Nun lag Debreczin zwar weit ab vom Kampfplatz in den Karpathen aber doch viel, viel näher, als wenn Hugo Rüdener noch in den verschlammten Gräben von Soissons gewesen wäre. Auch ein Urlaub von wenigen Tagen machte sich bezahlt, und als gar eine ganze Woche genehmigt wurde, fuhr ein sehr glücklicher Leutnant der Reserve, im Zivilberuf Ingenieur auf Maschinenbau, über Budapest nach Debreczin. Vier wundervolle Tage verlebte Hugo Rüdener noch mit Ilona und den gemütlichen Schwiegereltern Paszthory und war wütend über das Telegramm, das ihn am fünften Tage aus diesem Himmel riß und sofort zu seinem Truppenteil einberief.

Ilona ging mit zur Bahn, küßte den geliebten Mann fast scheu, bevor er einstieg und steckte ihm zum Abschied eine eben aufgeblühte Teerose von zartester Tönung unter den Mantel. Noch lange stand sie auf dem Bahnsteig und winkte dem Zug nach, der keuchend und rasselnd nach Süden dampfte.

Zwei Wochen später hielt Frau Ilona Rüdener den Brief in der Hand, der ihrer schon immer gehabten, wenn auch nie gezeigten Angst recht gab. In knappen, höflichen Sätzen teilte ein Kamerad darin mit, Leutnant Hugo Rüdener sei am Ostermontag bei Abwehr eines russischen Angriffs durch Herzschuß gefallen. Leider hätte die Stellung nachher geräumt werden müssen, weshalb über den Verbleib der Leiche nichts in Erfahrung zu bringen wäre.

Nie sprach Ilona ein Wort über den Toten und duldete auch kein Bild von Hugo Rüdener in ihrer Umgebung. Die aus der Brautzeit stammenden Photographien hatte sie weggeschlossen und in einer Schatulle neben den Briefen ihres gefallenen Mannes aufbewahrt. Nichts Äußerliches und Zufälliges sollte das Bild stören, das Ilona von Hugo im Gedächtnis trug, und darum trieb die junge Witwe auch keinen Kult mit den anderen Dingen, die an den Toten erinnern konnten.

War ihr Wesen durch den schweren Schlag des Schicksals nur reifer und feiner in seinen Grundzügen geworden, in einem Punkte hatte das Erlebnis Ilonas Charakter gewandelt. Von Jugend auf eine große Blumenfreundin liebte Ilona Rüdener vor allen anderen Blumen die Rose und unter dieser reichen Gattung wieder besonders die Teerose. Seit Hugo von ihr gegangen war, mußte Ilona oft und oft an die Abschiedsstunde denken, dort auf dem Debrecziner Bahnsteig, und immer tauchte in dieser Erinnerung auch die Teerose mit auf, die sie dem scheidenden Freund und Gatten unter den Mantel in die Gegend des Herzens gesteckt hatte. Sie bildete sich einen Zusammenhang ein zwischen dieser Blume und dem Tod Hugos und mochte seitdem keine Rose mehr leiden, vollends keine Teerose. Sonst behielt sie aber ihre Freude an Blumen.

Auf ihrer Hochzeitsreise hatte Ilona auch die kleine deutsche Universitätsstadt besucht, wo Hugo den Wissenschaften fleißig aus dem Wege gegangen war. Nach dem kurz hintereinander erfolgten Tod der Eltern übersiedelte Frau Ilona Rüdener, geborene Paszthory, in dieses Städtchen und wohnte nun bereits im sechsten Jahre dort. Die anfängliche Neugier der Kleinstadt über die höchst angenehm auffallende Erscheinung hatte sich gelegt, seit das stille, zurückgezogene und selbst für Spießeraugen untadelige Leben der schönen Witwe keinen Anlaß mehr zur Neugier bot.

Seit einiger Zeit bemerkte Frau Ilona Rüdener, daß sich ihr ein Herr zu nähern versuchte, es aber mit mehr Takt tat, als Ilona bisher von den Männern gewohnt war. Dieser Herr Wolfram sah nicht übel aus und gemahnte Ilona in manchem äußeren Zug an Hugo, dessen Todestag sich zum zwölftenmal jährte. Erst nach öfterem Zusammensein wagte Herr Wolfram eine Andeutung, daß er fürs Leben gern bei Frau Ilona vorsprechen möchte. Er machte dazu ein fast unglückliches Gesicht, so daß Ilona Rüdener leis auflachte und den Antrittsbesuch erlaubte.

Der Angorakater „Yussuf" war ein arg verwöhntes Tier, was bei seiner edlen und fremdartigen Schönheit verständlich wurde, und begriff darum nicht, warum ihn heute die Herrin nicht auf den Schoß lassen wollte. Er strich ärgerlich maunzend um Frau Ilona, die auf dem Diwan saß, und blinzelte aus den smaragdgrünen Augen die für eine Vormittagsstunde ungewohnt festlich gekleidete Herrin an.

Die Witwe von Debreczin erwartete den Antrittsbesuch des Herrn von Wolfram und konnte ein leises Unbehagen nicht unterdrücken, dessen Ursache ihr rätselhaft blieb. Pünktlich auf die Minute meldete ihr Berta, das flinke, Frau Ilona treu ergebene Mädchen, den Besuch an, und Frau Ilona Rüdener ging dem Herrn Wolfram einige Schritte entgegen.

Auf einmal stockte Frau Ilona, stieß einen Schrei aus und wehrte heftig mit beiden Händen ab.

Herr Wolfram, aufs beste und genau nach der gesellschaftlichen Vorschrift angezogen, hielt in der linken Hand den Zylinder und in der rechten einen Blumenstrauß, setzte eben zu einer tiefen Verbeugung an und starrte nun völlig entgeistert auf Frau Ilona Rüdener, die wie von Sinnen tat, schrille Schreie ausstieß und plötzlich eine Vase vom Tisch hob und nach dem zur Salzsäule gewordenen Besuche warf. Dieser Vase folgten andere Gegenstände, und es war ein Wunder, daß Herr Wolfram nicht getroffen wurde. Er wachte aus der Erstarrung auf, ließ den Blumenstrauß fallen und entzog sich fluchtartig der beschämenden und i[illegible] völlig unfaßlichen Lage.

Frau Ilona Rüdener sank schluchzend auf den Diwan, und mitten im Zimmer lag, in feinstes rosa Seidenpapier gehüllt, der Blumenstrauß.

Es waren Rosen, herrliche, voll aufgeblühte Teerosen.

Am übernächsten Tag erhielt Herr Wolfram einen Brief, der ihm das Rätsel löste. Darin schilderte Frau Ilona Rüdener die Abschiedsstunde auf dem Debrecziner Bahnsteig und welche Bedeutung dabei eine Teerose gewann.

Sehr aufmerksam und bedächtig las der so unverhofft bombardierte Verehrer der Witwe Debreczin den Brief durch und machte sich seine Gedanken darüber. Den so seltsam unterbrochenen Antrittsbesuch konnte Herr Wolfram eine Woche später nachholen und diesmal verlief er ohne jede Störung.

Die schöne Witwe von Debreczin und der Herr Wolfram sind inzwischen ganz gute Freunde geworden. Jede weitergehende Absicht hat Herr von Wolfram begraben.

---

**Ein Kind rettet seine Katze vom Feuertod.**

Wie eng oft die Anhänglichkeit zwischen Kind und Tier ist, beweist die Tat eines kleinen Mädchens in Liverpool. Dort brach in dem Laden eines Kaufmanns Feuer aus, das bald darauf das ganze Häuschen erfaßte. Mit Mühe gelang es den Bewohnern, da das Unglück nachts hereinbrach, auf die Straße zu flüchten. Plötzlich fiel dem 10jährigen Töchterchen des Kaufmanns ein, daß sein innig geliebtes Kätzchen noch in der Wohnung war. Das Kind stürzte daraufhin nochmals in das brennende Haus, und es gelang ihm auch wirklich, das Tier wohlbehalten in Sicherheit zu bringen.

---

Verantwortlicher Redakteur: Marian Hepke: gedruckt und herausgegeben von A. Dittmann, T. z o. p., beide in Bromberg.